

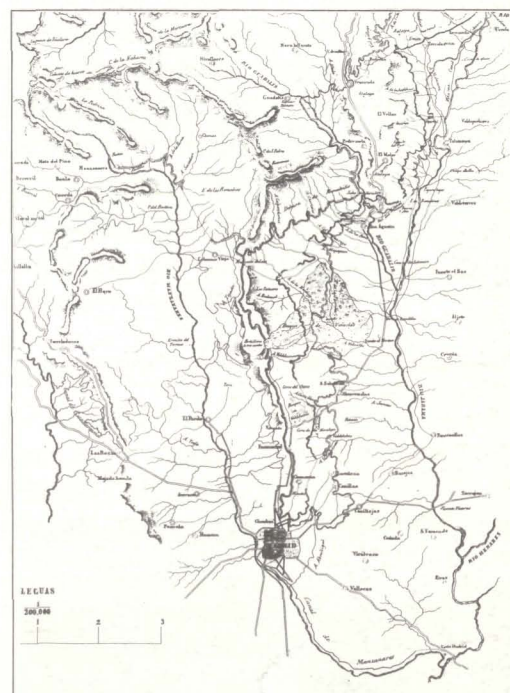
Relaciones del río Manzanares con la Ciudad de Madrid a lo largo de la Historia

Luis Moya

El Manzanares es un pequeño río que nace en la Sierra de Guadarrama y llega a las puertas de Madrid protegido por uno de los encinares más singulares de España como es el Monte del Pardo. En Madrid violentamente se le produce todo tipo de injurias de las que sale mal parado, sucio y sin forma determinada hasta unirse al Río Jarama cuyas orillas recuperan algo de su valor natural, hasta unirse a su vez al Tajo en Aranjuez. Evidentemente un río tan modesto no puede defenderse ante los embates de una gran ciudad como Madrid.

Pero existe otra razón al deterioro que sufre el Manzanares. En España no existe una cultura fluvial como en otros países: por ejemplo en Francia, donde hasta los ríos más pequeños reciben su correspondiente consideración; a su paso por las poblaciones los edificios le dan la fachada principal y los acompañan con frecuencia con hermosos paseos arbolados. Bien es verdad que Francia debe mucho a sus ríos, pero también es cierto que otros países que han apoyado su desarrollo en los ríos, los consideran como puros instrumentos que les permiten el transporte, la evacuación de aguas residuales, el lavado de pieles en el mejor de los casos de ropa, la refrigeración de maquinaria, la producción de energía, etc.

Sirva este preámbulo para resumir el papel que el Río Manzanares ha jugado en Madrid. Los pequeñísimos esfuerzos que las autoridades han hecho para su ornato y disfrute paisajístico son más teatrales que reales. La única excepción es la construcción de paseos a su vera, llevada a cabo por Carlos III que no casualmente, y como buen Borbón, procedía de una cultura eminentemente francesa. En los años "20" de este siglo el río se canaliza con el objetivo principal de ganar terrenos para su construcción. El Régimen de Franco, lo represa por tramos con la intención de ensanchar la lámina de agua para que así parezca lo que no es, y lo adorna con capiteles y pináculos escurialenses de la época imperial española que le confieren un aspecto ridículo. Tierno Galván, por fin, acomete un Plan de Saneamiento Integral, que le libera de su papel de cloaca, haciendo más habitables las viviendas de su orillas, y repoblándolo con peces y patos como manifestación visible de dicha mejora. Pero ya es tarde, porque el río se ha convertido, en esta década de los "80", en la M-30, es decir, en una utopía de cintura de dos calzadas a ambos lados del Manzanares y el antiquísimo puente de Toledo, y el de Praga se convierten en ejes de enormes nudos de autopista.



1 - Vista general del Río Manzanares desde su nacimiento en la Sierra de Guadarrama hasta su desembocadura en el Jarama, a mediados del s. XIX.



2 - El tramo urbano del río Manzanares.

¿No hubiera sido mucho más conveniente y paisajístico aceptar que un río tan pequeño no podría resistir a Madrid y haberlo entubado para construir sobre él un jardín lineal arbolado i fresco, que hubiera nido los dos márgenes del río en lugar de separarlos como siempre ha pasado y sigue pasando por motivo de la autovía?. Esta solución hubiera resultado más económica a la larga, cuando han tenido que llevarse las infraestructuras de una orilla a otra, especialmente las de transporte.

Creo que entre una ciudad y su río existe una proporción cuyo umbral no debe forzarse. De hecho el entubamiento es la solución más habitual, tomada en todas las épocas de la historia y con magníficos resultados en el Barroco.

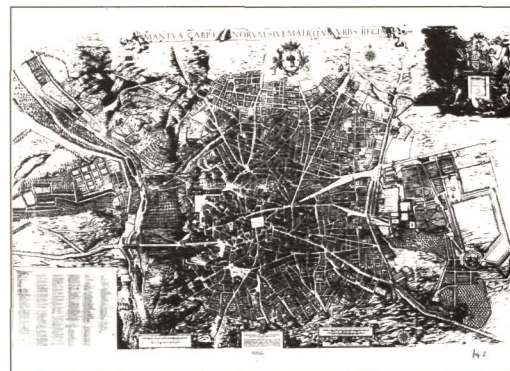
En Madrid mismo es el caso del famoso Paseo del Prado, Recoletos y Castellana sobre el arroyo de este último nombre, aunque los proyectos de transformación del arroyo hayan ido haciendo cada vez más concesiones al automóvil a medida que se va produciendo el crecimiento de Madrid hacia el Norte.

Así ocurre que el último arroyo de Madrid, el del Abroñigal se asfalta totalmente al convertirse en la M-30 y su laderas aparecen tapizadas con una rala vegetación propia de autopista.

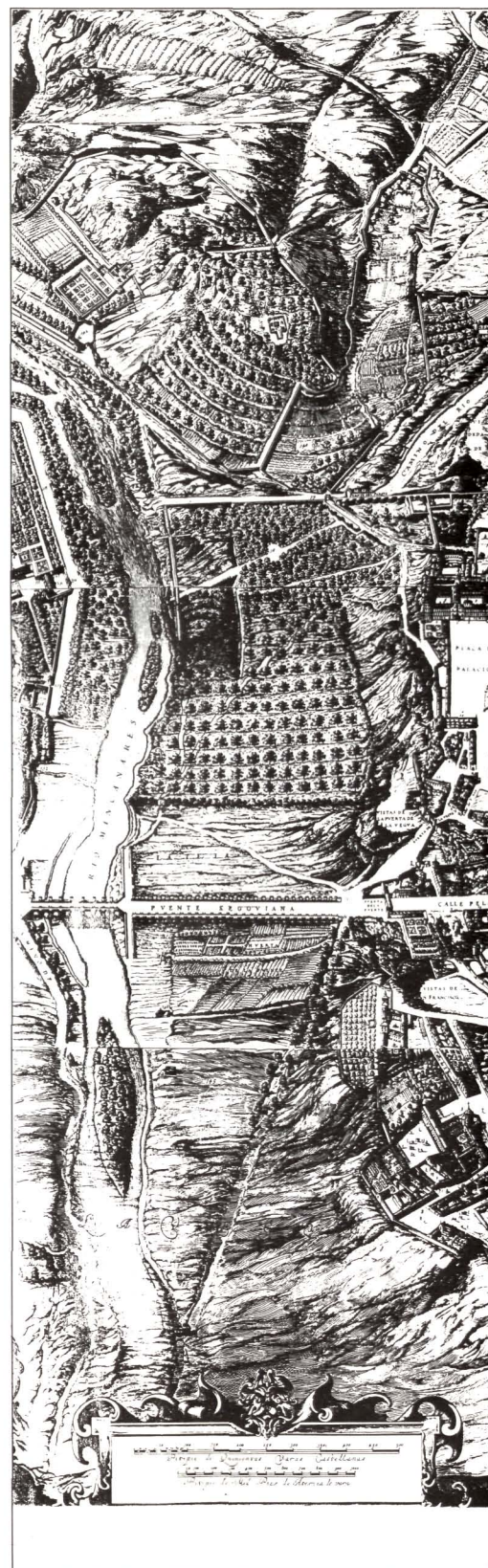
Pero hagamos un rápido repaso a la historia de las relaciones del río con la ciudad. Para ello el mejor procedimiento consiste en ir observando lo que ocurre en la cartografía histórica. En el caso de Madrid nos remontamos a la vista y al plano de Wit de 1622. Aquí ya vemos el primitivo puente de Juan de Herrera y Gaspar de Vega construido en tiempo de Felipe II que recibe el nombre de Segovia. Este puente como tantas obras públicas de Madrid está al servicio particular del rey y sus sucesores para vadear el río e ir a cazar a su coto de la Casa de Campo. El río tenía en su orilla izquierda huertas que al parecer cultivaban los musulmanes cristianizados “mudéjares”, únicos conocedores de las artes del regadío. En la orilla derecha permanecían los campos libres y los bosques. No había pues más motivo para bajar al río que el cultivo de los campos y el lavado de la ropa, y ni siquiera la toma de agua que en Madrid se hacía de las antiguas canalizaciones subterráneas árabes, llamadas “viajes”.

En el plano de Texeira de 1656 se aprecia la existencia de un pequeño puente donde hoy se encuentra S. Antonio de la Florida, que conduce a una isla donde existía un molino de agua. También en la orilla izquierda aparece un canal de riego para huertas y una pequeña desviación del río en el Pte. de Segovia para facilitar el lavado de la ropa.

En el s. XVIII y a través de los famosos planos de Chalmandrier, Espinosa de los Monteros y Tomás López, vemos como van surgiendo puentes, primero el de Toledo, del arquitecto Pedro Ribera, luego el de S. Isidro hecho con barcazas, pero sobre todo, paseos de geometría perfecta e hileras de árboles. Entre estos y por su permanencia en el tiempo podemos destacar el Paseo de Virgen del Puerto, la Florida y las bajadas desde la Puerta de Toledo o desde el tridente de la Plaza da Atocha a buscar los futuros puentes de Toledo, Praga y Princesa, también el Paseo de la Cuesta de S. Vicente que se encuentra con los primeramente mencionados en la puerta de S. Vicente, y el Paseo que recorre el río desde la Puerta de Segovia, hasta el de S. Isidro, hoy Paseo de los Melancólicos, invadido a fi-



3



3 y 4 - El famoso plano de Texeira 1656 por ser el primero más preciso de Madrid. El Puente de Juan de Herrera llamado de Segovia mandado construir por Felipe II, es el único que existe.

nales del s. XIX por el ferrocarril de cintura.

También en este siglo surgen las ermitas de S. Isidro en la orilla derecha y junto al puente de este nombre, y la de Virgen del Puerto en su Paseo. Se pueden apreciar los jardines del Campo del Moro y de la Casa de Campo con trazado geométrico.

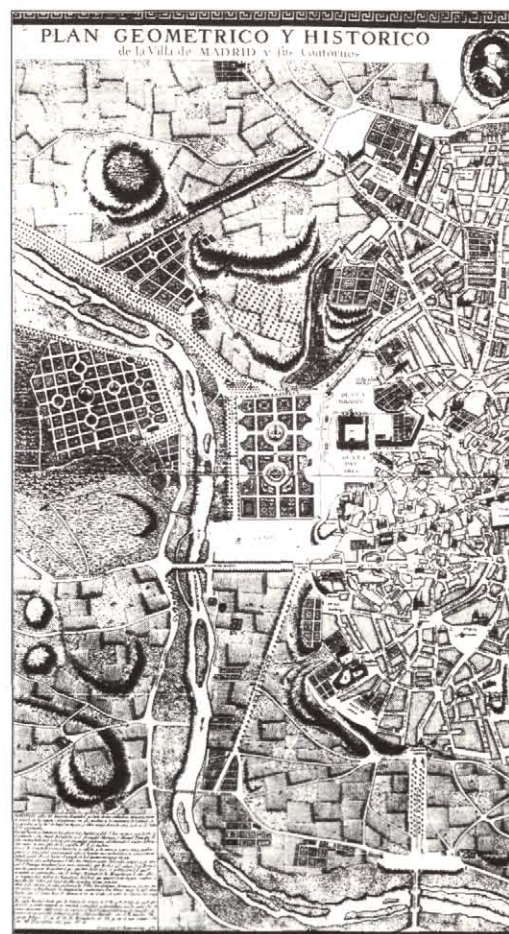
En el s. XVIII el río tiene el papel más lúdico y paisajístico de todos los tiempos. Se desciende al río a festejar a S. Isidro, como es apreciable en las pinturas y grabados de Goya, a las ermitas, a pasear por las alamedas, a refrescarse y a contemplar el paisaje. Esta situación no durará mucho porque a mediados del s. XIX irrumpe el ferrocarril que al no poder remontar la ciudad por el escarpe del río circunvala a esta produciendo una auténtica barrera que sólo se salva en los jardines del Palacio Real donde va subterráneo.

En un plano de 1808 de los Ingenieros Militares franceses se pueden apreciar las salidas arboladas de las carreteras de Extremadura, en la orilla derecha del Puente de Segovia, la carretera de Aranjuez que por esta misma orilla discurre paralela al río, así como la carretera de El Pardo. Un nuevo puente, el del Rey, se construye entre la Puerta de S. Vicente y la Casa de Campo. Del fantástico proyecto que Carlos III encarga a Charles Lemaire de comunicar por barco Madrid con Aranjuez, Sevilla y el Mar, existe en este momento un canal con su embarcadero correspondiente en el Puente de Toledo que llega a una esclusa en la desembocadura del arroyo del Abroñigal en el río Manzanares y 100.000 moreras para el cultivo de la seda. En la última mitad del s. XIX se van construyendo las Estaciones, primero la de Atocha y Príncipe Pío, y en seguida Delicias, Imperial, Peñuelas, este última a principios del s. XX junto con otras de carácter secundario que ya mencionaremos.

La orilla izquierda del río va asumiendo su papel industrial. Ya le atraviesan al Manzanares el ferrocarril del Norte por el Puente de los Franceses y el ferrocarril de Extremadura por la desembocadura del Abroñigal. Y junto al ferrocarril y sus estaciones las instalaciones fabriles. También a su vez algunos barrios obreros como el Ensanche de Castro con sus manzanas regulares junto a la Estación de Atocha, el barrio de Peñuelas y la Arganzuela empieza a poblarse y a acercarse al río. La otra orilla sin embargo permanece totalmente rural, así se entiende que todavía en el s. XX Carabanchel sea un lugar de veraneo de las clases altas.

El río propiamente sigue siendo un accidente natural al que se le incrementan algunos puentes pero se le sigue utilizando para lavar la ropa y regar las huertas todavía existentes, sobre todo entre los puentes de Toledo y Segovia y ambas orillas.

La ciudad presta atención al río, con fines productivos a principios del s. XX. Ya en el plano de José Méndez de 1906 aparece un proyecto de canalización de sus bordes entre el Puente de los Franceses y la desembocadura del Abroñigal que no será ejecutado hasta los años "20". Esta primera y básica canalización deja sendas bandas a los lados del río que más tarde serán aprovechados para las 2 direcciones de la autovía M-30. Se construye en la primera década el Matadero Municipal junto al río y se le dota de un ramal de ferrocarril que sustituye precisamente el antiguo canal de navegación de Carlos III.



5 - El plano de 1761 refleja las obras de embellecimiento del río llevadas a cabo por los reyes Borbones y el nuevo puente de Toledo y de las barcas de S. Isidro.



6 - Madrid, anónimo (siglo XVIII).



7 - Este plano de 1808 resume el Madrid dieciochesco en su último momento paisajístico y de esparcimiento antes de comenzar el deterioro que sufre con la industrialización del s. XIX.

Al otro lado de la ciudad han surgido dos desarrollos residenciales, uno frente al Paseo de la Florida y otro en el Puente de Segovia. En este último su trama ortogonal delata que es consecuencia de una promoción única. En él se instala la pequeña Estación del Ferrocarril de Navacerrada. En un plano de 1931 ya encontramos que además de esta estación llamada Goya se encuentran junto al Río la de Príncipe Pío, Imperial, Peñuelas, la cabecera de un ferrocarril militar a Vilaviciosa de Odón, y Delicias. Pero el Madrid residencial sigue creciendo fundamentalmente hacia el Norte y el Este.

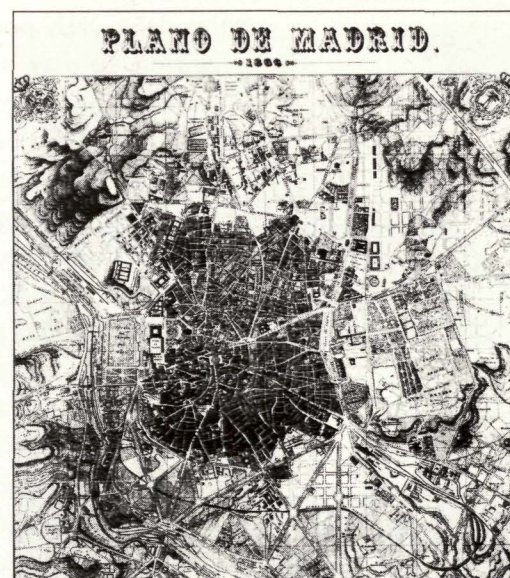
En el Plan de Extensión de 1931 se recupera sin embargo la tradición dieciochesca de construir parques o paseos junto al Río y se propone el de Arganzuela, otro nuevo entre el Puente de la Reina y el de los Franceses que se une a Rosales y el Parque de Oeste, y se abre el del Campo del Moro a los ciudadanos. También se construyen las Colonias Jardín en la orilla derecha enfrente del Paseo de la Florida, junto al Paseo de Extremadura y junto al Puente de Praga, todas ellas hechas con la ley de Casas Baratas por el Ayuntamiento.

En la visión del régimen de Franco de Madrid como una ciudad imperial, la cornisa del Manzanares representa un papel muy importante donde se sitúan los tres basamentos de la nueva sociedad: la Catedral de la Almudena, el Palacio Real, y la Casa de la Falange sobre el Cuartel de la Montaña entonces en ruinas, es decir la iglesia, el Estado Monárquico y el Partido Único. Es necesario por tanto adornar el río para la función teatral al mismo tiempo que se hace una canalización definitiva que consolida la opción de río visible. Se construye un pequeño puerto junto al Puente de Segovia, se hacen pequeñas presas con edificaciones rematadas con chapiteles escurialenses, entre otros detalles, y se utiliza el noble granito del Guadarrama. Sin embargo no por todo ello el río cambia su triste función. Una década después, a finales de los años "50" y sobre todo en los "60" se construyen en la orilla derecha bloques de viviendas de calidad ínfima, y como remate el monstruoso Estadio Vicente Calderón, sede del Atlético de Madrid que situado tangente al río y conculcando la ley de protección de ríos y alguna otra, rompe la escala del Manzanares mismo y de los elementos que le acompañaban.

Por tanto después de siglos de olvido del Manzanares, cuando se repara en él es para sentenciarlo de muerte, aunque la ejecución se producirá definitivamente en los años "70" con la construcción en sus bandas laterales de las calzadas de la autovía M-30.

En la cartografía después de la Guerra Civil ya no hay huertas. A mitad de los años "50" se construyen los barrios de promoción estatal que se sitúan al otro lado del río y ocupando los triángulos que quedan entre las carreteras de Extremadura y Toledo, y entre esta y Andalucía. Esta colonización oficial anima a la promoción privada. Así con el Río alejado de cualquier consideración naturista o paisajística y la edificación extendiéndose en la orilla derecha, Madrid vence la barrera convirtiéndose en una ciudad con crecimiento radioconcéntrico en todas sus direcciones.

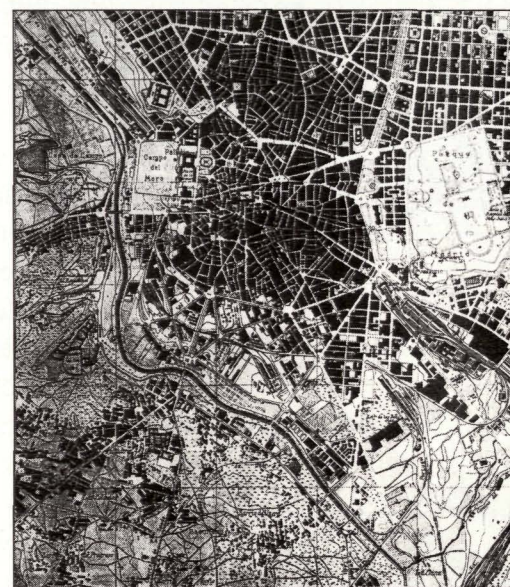
La lástima es que el río ha dejado de ser un accidente natural sin transformarse en un bello elemento artificial. Podría haber sido un parque arbolado y umbrío que refrescara el encuen-



8 - En 1866 ya existe el ferrocarril industrial de cintura y las estaciones del Norte y del Mediodía; formando todo ello una barrera difícilmente franqueable desde la ciudad.



9 - En 1886 empiezan a crecer timidamente los barrios obreros entre el Sur de la ciudad y el río.



10 - En 1931 el río tiene una canalización de borde. La ciudad industrial se va acercando al río perdiéndose todo el carácter de esparcimiento. Comienza el desarrollo en la orilla derecha.

Madrid: lo sviluppo urbano

Da quando Madrid è scelta da Filippo II come sede della corte nel 1561, la crescita della città può essere considerata come una sequenza di successivi salti o scavalcamenti dei limiti artificiali imposti nei differenti momenti storici; così come le mura musulmane, la cinta del 1566, o quella più efficace costruita da Filippo II nel 1625, che durò fino al 1868 inducendo una crescita interna che determinerà un'alta densità del centro superiore a quella delle altre città europee.

La scomparsa di questa ultima cinta muraria darà luogo ad una divisione della città in tre cerchi: il *Centro Storico*, che coincide con i limiti del 1625, l'*Ensanche* o nuova espansione pianificata nel 1850 conforme ad un modello a maglia ortogonale delimitato da un sistema di viali periferici oltre i quali si estende la terza cerchia chiamata *Extrarradio*, allora ancora libera dall'edificazione e al di là di queste si incontrano i nuclei rurali.

D'altro canto la creazione dell'*Ensanche* presuppone un nuovo capitolo nella crescita della città, che si configura molto presto come città della borghesia, determinando tanto l'abbandono del centro, quanto la creazione dei primi quartieri operai intorno alle strade radiali di uscita dalla città e ai nuclei rurali più vicini al centro.

Il tessuto urbano fino allora compatto e continuo, diventa spazialmente disgregato e funzionalmente specializzato.

Nel XX secolo la città sperimenta un nuovo "salto" ampliando la sua influenza all'ambito metropolitano.

Questa tendenza si rafforza come conseguenza del processo di sviluppo economico caratteristico degli anni sessanta e dell'attrattiva di Madrid in quanto centro burocratico e nucleo industriale per gli abitanti delle zone agricole e delle regioni meno sviluppate del paese.

Si costituisce così un'area metropolitana squilibrata per il peso del nucleo centrale, che tende a concentrare i posti di lavoro, il terziario amministrativo e le attrezzature.

Il risultato di questo processo ha fatto sì che la città, che nel 1930 contava 950.000 abitanti, passa ad avere nel 1980 un agglomerato metropolitano di 4,5 milioni di abitanti, il cui nucleo centrale - il municipio di Madrid - concentra da solo 3,5 milioni di abitanti in 1.200.000 edifici, dei quali solo 25.000 sono anteriori al 1940.

Sienna dubbio Madrid registra a partire dal 1975 un importante calo demografico che regna la fine della fase di crescita espansiva della metropoli.

La causa di questo è duplice: da una parte l'esistenza, per la prima volta nella storia, di un saldo migratorio negativo; indotto dai fenomeni di decentralizzazione e crisi industriale comuni ad altre grandi città europee; dall'altro lato è diminuito il tasso di natalità rendendo Madrid simile alle città del nord Europa.

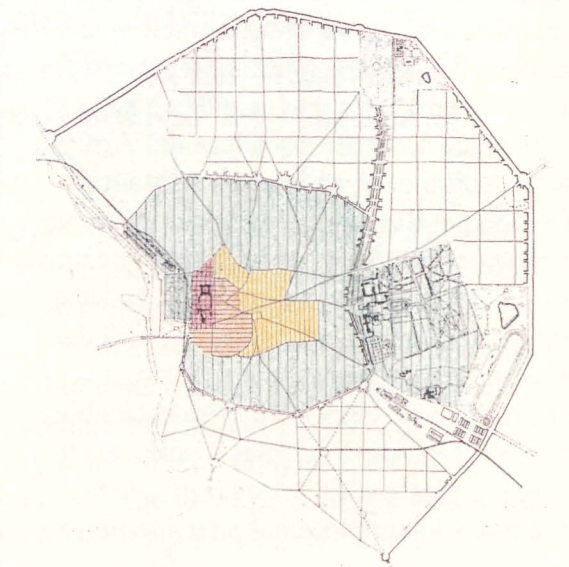
PIANTA DI MADRID 816 DE W. 1655



VEDUTA GENERALE DI MADRID, di A. Wagner



LO SVILUPPO URBANO DI MADRID



SCHEMA DELLO SVILUPPO URBANO DI MADRID FINO ALL'ENSANCHE 1857

- Legenda
- Cinta muraria del X sec. (Partenza da Ramon II di Leon)
 - Cinta muraria esistente quando Madrid fu conquistata nel 1085 da Alfonso IV
 - Cinta muraria del 1625 quando Filippo II trasferì a Madrid la sua corte
 - Cinta muraria murata da Filippo II a favore della Filippo IV nel XVII sec.
 - Perimetro del Piano Urbanistico del 1957

PLASTICO DI MADRID, di J. De Pablos 1851



ENSANCHE DE MADRID, progetto di espansione urbana di Carlos M. De Caceres, 1957



PIANTA DI MADRID E DEL SUO TERRITORIO, di P. Nolas Ogilvie, 1957



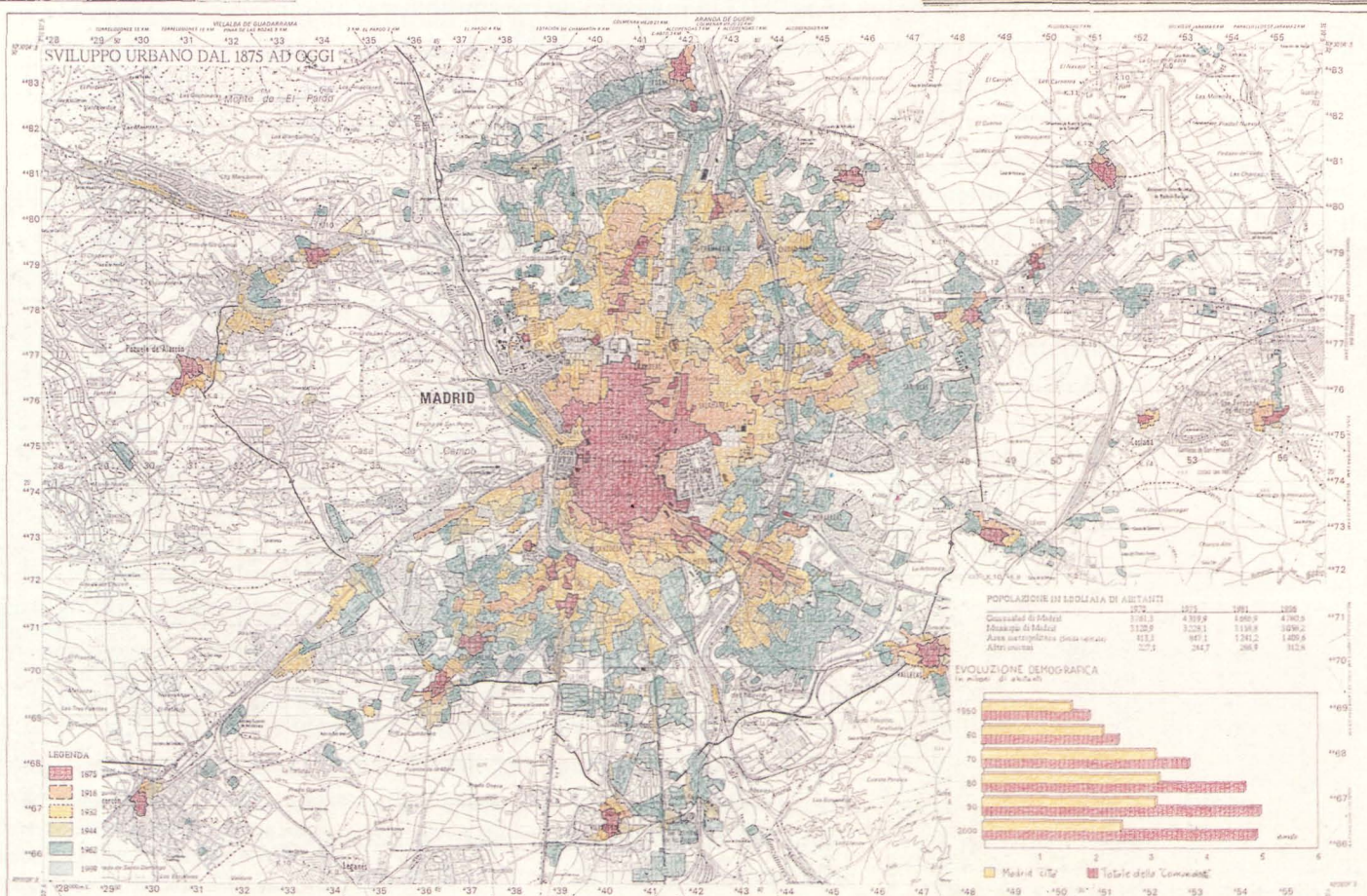
TERRITORI COMUNALI



COMARCHE AGRARIE



COMUNIDAD AREA METROPOLITANA E COMARCA DE MADRID



tro de las poblaciones de la antigua orilla con la nueva. Muchas veces he pensado y me he imaginando cuánto mejor hubiera resultado la untubación del Río Manzanares para en su lugar hacer un corredor lineal de equipamientos públicos que hubieran servido magníficamente a la ciudad desde el NO al SE y que hubieran conducido al Parque Natural del Pardo y por tanto a la Sierra de Guadarrama.

Todavía en los años "80" y recogido en el Plan General de Madrid de 1985 se ha planteado un Parque lineal del Manzanares que recorre todo el desarrollo del Río desde que nace en la cuenca alta hasta su desembocadura en el Jarama. Buena idea si no fuera porque resulta ya irrecuperable a su paso por Madrid. Bienvenidos sean sin embargo las obras de mejora en el detalle que se han hecho en los lugares posibles, y sobre todo el Parque Lineal Sur del Manzanares que cuando se haga se extenderá desde la China, en la desembocadura del Arroyo Abroñigal, hasta donde se termina el Municipio de Madrid.

En este momento la visión del Río como tal es prácticamente inexistente. El recorrido por la M-30 no permite más que una visión fugaz con el rabillo del ojo, pues la velocidad y la densidad de circulación no permiten contemplaciones pausadas. Tampoco Madrid tiene balcones donde asomarse al río a excepción de algunos puntos entre los cuales los más destacables son la Plaza de la Armería del Palacio Real y las Vistillas al otro lado del viaducto de la calle Segovia. En la otra orilla, de topografía sin escarpes, la edificación impide cualquier apertura de perspectiva.

Pero tampoco el río es fácilmente accesible. Incluso los viejos paseos barrocos se encuentran transformados en vías rápidas o en lugares no vinculados con equipamiento que los haga atractivos. Quizá una de las orillas tranquilas del río sean las de la Colonia Manzanares. Antes del Plan de Saneamiento Integral llevado a cabo en los años "80" la invasión de mosquitos era tal que estas orillas y todo su recorrido era inhabitable en primavera y verano, lo que ha redundado evidentemente en el bajo nivel de la edificación. Ahora se ha controlado aunque el fenómeno se repite de vez en cuando por fallos en el mantenimiento del sistema.

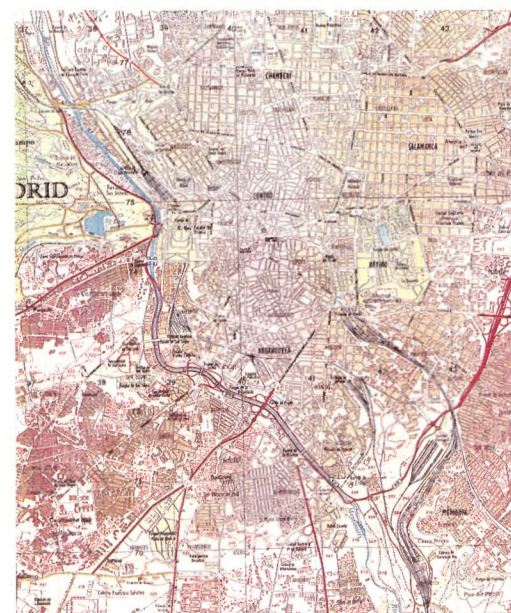
Quedan ya lejos los tiempos en los que los Borbones Ilustrados españoles intentaban analógicamente afrancesar Madrid: si el Sena a su paso por París ha entrado a formar parte del imaginario colectivo, aunque sólo sea por las canciones y amores de las tonadillas de un acordeón al borde de Nôtre Dame, mucho me temo que ya sea imposible que ni el Palacio Real ni la Almudena puedan mirarse nunca en las aguas de un Manzanares que nunca llegó a ser el Sena.



11 - En 1971 Madrid ha superado la barrera del río. En estos años las líneas del metro alcanzan la otra orilla y se produce un crecimiento radioconcéntrico de la ciudad.



12 - En 1982 el río Manzanares se ha transformado en la autovía M-30 y los puentes históricos en enormes nudos de la misma. Este hecho, la existencia del Estadio del Atlético de Madrid y el macizado edificatorio de sus orillas ha terminado con la imagen natural.



13 - Llegamos a los años "90" con un Plan de Saneamiento Integral del río que mejora la habitabilidad de sus orillas y mejoras puntuales de urbanización así como un Proyecto de un Parque fluvial enorme en el tramo Sur del municipio.